

$$Y_i = (Y_{\min} + Y_{\max} \cdot \lambda) / (1 + \lambda), \quad (1.2)$$

$$\lambda = \frac{(y - y_{\min})}{(y_{\max} - y)}, \quad (1.3)$$

де  $Y_{\min}$ ,  $Y_{\max}$  – відповідно верхня та нижня межа оцінюваного показника;  
 $y$ ,  $y_{\min}$ ,  $y_{\max}$  – фактична, максимальна та мінімальна оцінка показника в натуральних одиницях виміру.

При визначенні узагальненого показника якості незалежно від абсолютних значень оцінюваних одиничних показників перемножуються їх безрозмірні значення. На основі отриманого значення функції бажаності можна оцінити рівень якості надання транспортної послуги.

Таблиця 1.1 – Відповідність стандартних позначок на шкалі бажаності бальним оцінкам якості

Позначки на шкалі бажаності	Оцінка якості
1,0-0,8	Дуже добре
0,8-0,63	Добре
0,63-0,37	Задовільно
0,37-0,2	Погано
0,2-0	Дуже погано

#### Література

1. Мун Э. Е. Организация перевозок пассажиров маршрутными такси / Э.Е. Мун, А.Д. Рубец. – М.: Транспорт, 1986. – 133 с.
2. Назаренко Я. Я. Формування критеріїв якості послуг пасажирського транспорту в умовах європейської інтеграції України / Я. Я. Назаренко // Економіка та управління на транспорті. – 2017. – Вип. 4. – С. 72–79.
3. Спирин, И. В. Городские автобусные перевозки: справочник / И. В. Спирин – М.: Транспорт, 1991. – 237 с.

## ПРОФІЛАКТИКА ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ЯК СКЛАДОВА ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В УКРАЇНІ

**Приходько В.І.**, здобувач Державного науково-дослідного інституту МВС України

**Коллер Ю.С.**, к.ю.н., с.н.с., провідний науковий співробітник науково-дослідної лабораторії проблем правового та організаційного забезпечення діяльності Міністерства Державного науково-дослідного інституту МВС України

*Державний науково-дослідний інститут МВС України*

Одним з важливих складових елементів виробничої інфраструктури України виступає, насамперед, транспорт як основна галузь суспільного

виробництва, що функціонує у цілому для задоволення потреб національної економіки та задовольняє потреби населення й суспільного виробництва у перевезеннях.

З огляду на це, у Національній транспортній стратегії України до 2030 р. не випадково зазначено, що транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу [1].

Слід зазначити, що транспортна система України повинна відповідати вимогам суспільного виробництва, соціально-економічного розвитку держави та позитивно впливати на національну безпеку, а також мати не тільки розгалужену інфраструктуру, але й ефективний механізм профілактики транспортних пригод з метою забезпечення транспортної безпеки.

Необхідно звернути увагу, що транспортна безпека (безпека руху транспорту) є доволі складним, системним явищем, до якого входять різні структурні елементи, зокрема: безпека дорожнього руху (залізничного та автотранспорту), безпека водного транспорту, безпека авіаційного транспорту тощо.

Дійсно, варто зауважити, що транспортна безпека – це складна соціально-економічна проблема, що має комплексний характер і загальносуспільне значення, у зв'язку з тим, що проявляється у різних сферах суспільного життя (демографічній, медичній, фінансово-економічній, оборонній, екологічній тощо), що, у свою чергу, обумовлює економічне становище, благополуччя держави та добробут населення. Такий висновок виходить з того, що «кожне серйозне ушкодження (не кажучи вже про смерть), спричинене транспортною пригодою, надовго або назавжди «вибиває» індивіда із нормального життєвого плину» [2, с. 86]. Протягом цього часу травмована особа не може належним чином виконувати професійні обов'язки, гармонійно розвиватись, сповна реалізовувати сімейні функції (батька, матері, опікуна etc.). Витрати на лікування та соціальні послуги важелем тягарем лягають на родинний бюджет: у розвинутих країнах вони обчислюються десятками тисяч доларів [3, с. 9-11].

У сучасних реаліях сьогодення, коли ризик травмування або загибелі на транспорті дуже високий, набуває особливої актуальності профілактика транспортних пригод, яка безпосередньо направлена на зменшення їх кількості.

Дослідження окремих аспектів профілактики транспортних пригод різного часу зробили такі вчені, як: М.Ю. Веселов, Г.В. Галімішина, С.М. Гусаров, Т.О. Гуржій, В.В. Єгупенко, М.М. Долгополова, О.Ю. Дубинський, Ю.С. Коллер, Д.В. Мамчур, В.А. Мисливий, О.Л. Міленін, В.В. Новіков, В.Й. Развадовський, О.Ю. Салманова, А.О. Собакарь, Л.І. Сопільник, Х.П. Ярмачі тощо. Однак, не дивлячись на окремі відповідні наукові напрацювання в цій сфері, питання щодо профілактики транспортних пригод як складової ефективного розвитку транспортної системи в Україні

висвітлені недостатньо. Часті зміни у законодавстві у сфері транспортної безпеки та невтішна статистика транспортних пригод дають підстави стверджувати, що ця проблематика залишається й досі відкритою.

Необхідно підкреслити, що важлива роль профілактики транспортних пригод для суспільства дозволяє розглядати її як важливий компонент соціально-економічного розвитку країни взагалі, так й розвитку транспортної системи зокрема, що «покликана забезпечити національні інтереси у сфері транспортної діяльності та її стійкість, мінімізувати шкоду здоров'ю і життю людей, збитки майну і навколишньому середовищу, загальнонаціональний економічний збиток, пов'язаний із функціонуванням транспорту» [4, с. 16-17].

Соціально-економічне значення проблеми ефективної профілактики транспортних пригод особливо зросло за останні роки. На наш погляд, це зумовлено постійним збільшенням кількості транспортних засобів, ускладненням інтенсивності руху, зростанням транспортних пригод та, відповідно, їх жертв. Так, загальна статистика показує, що в середньому тільки на автомобільних дорогах України щороку гине близько 11 людей в день. За 2018 рік зареєстровано понад 150 тис. ДТП – це 411 ДТП за добу, у яких загинуло понад 3 тис. 300 осіб та травмовано понад 30 тис. 800 осіб [5]. Тільки за 10 місяців 2019 року сталося понад 129 тисяч ДТП, в яких загинуло 2 тис. 716 осіб, а травмовано – 26 тис. 739 осіб [6].

Погоджуючись з Т.О. Гуржієм, варто наголосити, що наявність транспортного травматизму в країні дійсно є складною соціально-економічною проблемою, що має комплексний характер і загальносуспільне значення, оскільки проявляється у різних сферах суспільного життя (демографічній, медичній, фінансово-економічній, оборонній, екологічній тощо), що, у свою чергу, обумовлює економічне становище, благополуччя держави та добробут населення. Такий висновок виходить з того, що «кожне серйозне ушкодження (не кажучи вже про смерть), спричинене транспортною пригодою, надовго або назавжди «вибиває» індивіда із нормального життєвого плину» [2, с. 86]. За окремими підрахунками, транспортні пригоди зі смертельними результатами вкорочують середній людський вік на 37,5 років, оскільки навіть важка травма фактично може у людини відібрати від 3 до 9,3 років життя [7, с. 128]. Протягом цього часу травмована особа не може належним чином виконувати професійні обов'язки, гармонійно розвиватись, сповна реалізовувати сімейні функції (батька, матері, опікуна etc.). Витрати на лікування та соціальні послуги важелезним тягарем лягають на родинний бюджет: у розвинутих країнах вони обчислюються десятками тисяч доларів [8, с. 9-11].

У зв'язку з цим, варто підкреслити, що профілактика транспортних пригод мають неоцінений вклад та велику значимість для суспільства та соціально-економічного розвитку країни, що, у свою чергу, дозволяє розглядати її як важливий компонент ефективного розвитку транспортної системи в Україні, що покликаний «...забезпечити національні інтереси у сфері транспортної діяльності та її стійкість, мінімізувати шкоду здоров'ю і життю людей, збитки майну і навколишньому середовищу, загальнонаціональний економічний збиток, пов'язаний із функціонуванням транспорту» [4, с. 16-17].

Проте, на жаль, питання профілактики транспортних пригод, попри всю свою надзвичайну гостроту та масштабність, не знайшли належного та чіткого відображення у відповідних транспортних стратегіях, концепціях або програмах чи планах (ані в Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2020 року, ані Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, ані в Державній цільовій економічній програмі розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки тощо).

Отже, враховуючи вищезазначене можна зробити висновок, що профілактика транспортних пригод є важливою складовою ефективного розвитку транспортної системи в Україні та одним з основних пріоритетних завдань державної політики, основні аспекти якої в обов'язковому порядку мають бути відображені у відповідних транспортних стратегіях, концепціях або програмах чи планах.

#### Література

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018, № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення: 14.11.2019).
2. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: дис. ... д-ра юр. наук. К. 2011. 551 с.
3. The Economic Impact of Motor Vehicle Crashes 2000. Blincoc L.J., Seay A.G., Zaloshnja E. & others. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic safety Administration, 2002. 86 p.
4. Собакарь А. О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: проблеми теорії та практики: монографія. Донецьк. ДЮІ МВС. 2011. 492 с.
5. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2018 по 31.12.2018. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 14.11.2019).
6. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.10.2019. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 26.04.2019).
7. Справочник по безопасности дорожного движения. Эльвик Р., Боргер-Мюсен А., Ваа Т. Пер. с норв. под редакцией проф. В. В. Сильянова. М.: МАДИ. 2001. 754 с.
8. The Economic Impact of Motor Vehicle Crashes 2000. Blincoc L.J., Seay A.G., Zaloshnja E. & others. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic safety Administration, 2002. 86 p.

## КЛАСИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПАРКОВОК У МІСТАХ

**Сиромолотов К.В.**, студент 1 курсу магістратури факультету Транспортних систем та технологій

**Лобашов О.О.**, д.т.н., професор, завідувач кафедри Транспортних систем і логістики

*Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова*

Найбільш складною є проблема організації паркування у містах зі сформованою забудовою. Світовий досвід автомобілізації показує, що